

**С.Ф. Куган**

Брестский государственный технический университет,  
Республика Беларусь

## **ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ: ПРИНЦИПЫ И ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ**

В научных источниках кластеры понимаются как региональные инновационные системы. С расширением экономики, основанной на знаниях, активное присутствие участников от высшего образования, исследовательских организаций и государства все чаще рассматривается как решающий фактор для развития кластеров. Эволюцию данной категории следует рассматривать с точки зрения преемственности, изменчивости и приспособляемости к экономической системе, в рамках которой кластеры получают свое развитие.

**Ключевые слова:** логистический кластер, факторы формирования, транспортно-логистические кластеры, регион.

Дальнейшее развитие экономических связей между странами, постоянное наращивание объемов транзитных перевозок, высокий уровень качества предоставляемых услуг определили изменение роли логистических (ЛК), или транспортно-логистических (ТЛК), кластеров в экономике регионов.

Принимая во внимание, что ресурсные потоки логистической системы региона, их интенсивность, направленность, наполняемость, структурные особенности формируют потенциал территории, представляется возможным говорить о создании логистических кластеров, оказывающих влияние, как на сам потенциал, так и на существующие в логистике региона потоковые процессы. При этом перемещение ресурсных потоков, с учетом заложенного в их движении потенциала, напрямую зависит от субъектов, воздействующих на него, материальных средств, с чьей помощью проводится воздействие, наличия договорных связей, без которых материальный поток останется лежать в виде запасов, без структур, поддерживающих эти запасы. Реализация стратегий большинства

---

*Куган Светлана Федоровна – кандидат экономических наук, доцент, заместитель декана экономического факультета, Брестский государственный технический университет, e-mail: [sfkugan@mail.ru](mailto:sfkugan@mail.ru).*

стран в области кластерной политики выявила один нюанс: национальные традиции и культура имеют определенное влияние на процесс формирования кластера.

Необходимо отметить, что существует некоторое различие между понятиями «логистический кластер» и «транспортно-логистический кластер». Если рассматривать первое понятие с точки зрения функционирования и структурных компонентов, то в целом логистические кластеры очень похожи на экономические и подчиняются общим принципам развития систем со сложной организационной структурой. Исходя из того, что логистический кластер – это организованная особым образом логистическая система, представляется возможным рассматривать его как «концентрацию логистической активности, которую проявляют группы фирм и организаций, деятельность которых направлена на организационно-структурное и организационно-аналитическое совершенствование потоковых процессов и потоковых функций любого содержания в логистическом цикле» [1].

В рамках глобализации на синтез логистического кластера большое влияние оказывают также региональные транспортные факторы, такие как транспортные коммуникации и физические компоненты транспорта: эксплуатационные предприятия транспорта, терминалы, вокзалы, станции, порты, транспортные узлы и т.п. Зачастую логистический кластер проявляет себя в форме транспортно-логистического кластера, основной целью которого является развитие инфраструктуры и совершенствование транспортного обслуживания. Такой кластер не может быть дееспособным без узлов концентрации грузопотоков, транспортно-экспедиционных, ремонтно-сервисных предприятий, страховых компаний, заведений, формирующих научную и кадровую основу кластера и иных функциональных структур.

Структуру логистического кластера, как правило, образуют организации и предприятия, связанные между собой ресурсными потоками. По мнению Т.Е. Евтодиевой, в состав логистического кластера входят:

- субъекты, являющиеся участниками логистического потока (производители, потребители и посредники);
- транспортные компании;
- экспедиторские компании;
- логистические центры и терминалы;

- соответствующие министерства и ведомства, таможенный комитет, различные санитарные службы и т.д.;
- образовательные, аутсорсинговые и финансовые организации;
- ремонтные и дорожно-строительные организации, сервисные организации [2].

Подобная структура типична для логистических кластеров. «Логистический кластер – это устойчивое взаимодействие независимых географически сконцентрированных рыночных субъектов, реализующих логистические функции, усилия которых направлены на поддержание полного цикла основных и сопутствующих потоков и сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей» [3, с. 78]. Однако не все признаки данного определения типичны для логистического кластера. Предложенный выше вариант отражает большинство признаков обычных кластерных систем, в которых не всегда есть логистическая составляющая, потому что большинство кластеров формируется в точках пересечения грузовых потоков и объединяет в себе большое количество объектов сферы сопряжения. В логистической интеграции территории большое значение имеет развитие инфраструктуры, обладающей мультипликативным эффектом, который представляет собой воздействие стимулирующего характера для развития других видов деятельности и занятости населения [4]. Определенная часть исследователей (Т.Е. Евтодиева [3], С.И. Гриценко [6], Н.П. Четырбок [5]) используют термин «транспортно-логистический кластер» и представляют его как «комплекс складской инфраструктуры и компаний, специализирующихся на организации процесса перемещения грузов и пассажиров» [5]. Из этого следует, что транспортно-логистические кластеры целесообразно создавать в тех регионах, которые обладают значительным транзитным потенциалом. Предполагая объединение связанных между собой звеньев логистической цепи, кластеры данного типа включают международные транспортные коридоры (МТК), разгрузочно-погрузочные узлы, логистические центры (ЛЦ), другие субъекты, предоставляющие внутренним и внешним потребителям качественный сервис. Подобное объединение позволяет минимизировать общие логистические издержки [6].

Необходимо отметить, что и логистические, и транспортно-логистические кластеры, используя внешние и внутренние связи от-

раслей, позволяют получить территориям, на которых расположены, необходимые конкурентные преимущества. Это связано с тем, что большинство участников не конкурируют между собой напрямую, а являются связующими звеньями между разными сегментами отрасли. Организация таких групп компаний позволяет выявить благоприятные возможности для координации действий в сферах общих интересов.

Связи между организациями в кластере могут иметь разную природу:

- 1) предприятия – поставщики;
- 2) поставщики – поставщики;
- 3) предприятие – предприятие;
- 4) высшие учебные заведения – предприятия;
- 5) высшие учебные заведения – научно-исследовательские институты;
- 6) научно-исследовательские институты – предприятия.

Контакты между предприятиями малого и среднего размера могут быть связаны также «с координацией их усилий по коллективному продвижению товаров и услуг на существующие и новые рынки» [7]. Такое интеграционное и координационное управление группой хозяйствующих субъектов, объединенных сервисными потоками, дает синергетический эффект не только в экономической сфере, но и в социальной. Синтезируя логистический и кластерный подходы к управлению в логистических системах, можно получить максимальный эффект в указанных сферах для каждого региона.

Своеобразным фундаментом национальной политики во многих европейских странах является политика развития кластеров, так как формирование логистических кластеров в системе МТК (международных транспортных коридоров), их дальнейшее развитие на приграничных территориях позволяет повысить транзитный потенциал любой страны.

Европейская иерархия транспортно-логистических кластеров представлена тремя видами:

- 1) ТЛК в портах,
- 2) пограничные ТЛК,
- 3) региональные ТЛК.

Исследование ряда литературных источников [8, 9] и практики организации кластеров показало, что значительные отличия опре-

деляются национальными и региональными особенностями экономики стран, в том числе специализацией регионов.

Принципы и факторы, оказывающие влияние на создание и функционирование региональных логистических кластеров, а также реализация цикла исполнения заказа в рамках международного сотрудничества исследовались многими отечественными и зарубежными учеными.

Факторы внешней среды непосредственно влияют на деятельность предприятий и организаций кластерного образования, внутреннее – характеризуют функционирование его каждого участника. Система факторов дает представление о характере кластерного развития территорий и отражает условия функционирования на макроэкономическом и микроэкономическом уровнях.

Изучение факторов влияния позволяет выделить наиболее важные и типичные как для зарубежных, так и для отечественных логистических кластеров:

- территориальная концентрация;
- взаимодействие предприятий, производящих товары, перевозчиков, образовательных учреждений и других, специализирующихся в определенных сферах экономики данной территории;
- активное участие региональных и местных органов власти.

Исследование влияния внешних факторов на становление и развитие кластерных образований за рубежом позволило сделать вывод, что наиболее значимое воздействие на процесс образования кластеров в различных регионах оказывают:

1) количество предприятий и организаций наиболее экономически активных, которые формируют каркас схемы взаимодействия участников в кластере;

2) предприятия, составляющие логистическую инфраструктуру и определяющие основу экономических взаимосвязей регионов с учетом географических особенностей территорий страны.

Наличие сопутствующих и вспомогательных отраслей играет центральную роль в успехе логистических кластеров. Экспедиторы, операторы инфраструктуры, а также поставщики услуг по характеру своей деятельности зависят друг от друга.

Конкуренцию внутри кластера определяет его структура (наличие горизонтальных и/или вертикальных связей). Если основным

видом связей являются вертикальные, то кластер будет иметь менее конкурсный характер [10]. Взаимодействие инфраструктурных элементов кластера направлено на удовлетворение потребностей субъектов, при этом программа управления логистической цепью от поставщика до заказчика или потребителя представляет собой процесс оптимизации ресурсов.

Реализация задачи развития логистических кластеров способствует повышению конкурентного потенциала организаций кластера и территории в целом, созданию ресурсной и процессной синергии логистической системы.

Специфика логистического кластера определяется либо по форме проявления (транспортно-логистические, таможенно-логистические, индустриально-логистические и инновационно-логистические), либо по количеству обслуживаемых экономических кластеров (монологистический кластер, дуологистический кластер и гетерологистический кластер).

Такая градация позволяет характеризовать деятельность кластеров логистической отрасли с четким определением своих задач и степени их соотнесения с задачами региона. Кроме того, в характеристике обязательны к рассмотрению месторасположение кластера, его структура, факторы, определяющие функционирование кластеров, направления деятельности, инновационная активность, экономические показатели.

Условия, необходимые для реализации стратегии развития ЛК:

- 1) формулировка цели;
- 2) оценка логистического потенциала;
- 3) подготовка предпосылок для создания ЛК;
- 4) мониторинг уровня развития ЛК;
- 5) проработка направлений развития ТЛК для регионов.

Развитие кластеров является важным направлением в формировании региональной логистической системы и позволит реализовать комплексное взаимодействие хозяйствующих субъектов при осуществлении процессов перемещения материальных и прочих видов ресурсов. Последующая разработка стратегии развития логистического кластера региона должна базироваться на единой методике, учитывающей уровень социально-экономического развития территории и

размещения ее производительных сил. Создание логистических кластеров востребованно в связи с развитием международных транзитных коридоров, в свете экономической привлекательности мультимодальных перевозок и в связи с поиском оптимальных вариантов функционирования региональных транспортных систем.

Развитие логистических кластеров необходимо осуществлять за счет достижений логистики и инновационных технологий, учитывая безопасность на транспорте и охрану окружающей среды. Для успешной реализации поставленных задач в условиях глобализации необходимо создать достаточно высокого качества железнодорожную и автомобильную инфраструктуру, сформировать магистральные сети автомобильных и железных дорог.

### **Библиографический список**

1. Шишло С.В., Андросик Ю.Н. Теоретико-методологические основы формирования логистических кластеров // Логистические системы и процессы в современных экономических условиях: материалы междунар. заоч. науч.-практ. конф., 1–15 ноября 2013 г.: сб. ст. – Минск, 2013. – 196 с.
2. Евтодиева Т.Е. Характерные особенности организации форм логистики в условиях неэкономии: моногр. / под ред Д.В. Черновой. – Самара: Изд-во Самар. гос. экон. ун-та, 2011. – 168 с.
3. Евтодиева Т.Е. Логистические кластеры: сущность и виды // Экономические науки. – 2011. – № 4 (77). – С. 78–81.
4. Магомедов А.М. Транспорт и логистическая интеграция региональной экономики // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 1–2. – С. 231–235.
5. Четырбок Н.П. Кластерная политика как метод активизации инновационных процессов в регионах // Научно-инновационная политика в регионах Беларуси: материалы республ. науч.-практ. конф. (Гродно, 19–20 октября 2005 г.). – Минск, 2005. – 100 с.
6. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: монография. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с.
7. Методические рекомендации по реализации кластерной политики в северных субъектах Российской Федерации (письмо мэра

РФ от 26.12.2008 г. № 20615-ак/Д19). – URL: <http://www.tpprf.ru> (дата обращения: 26.12.2016).

8. Ускова Т.В Развитие региональных кластерных систем // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2008. – № 1. – С. 92–104.

9. Федоренко О.С. Роль кластеров в повышении конкурентоспособности строительной отрасли // Изв. КазГАСУ. – 2008. – № 1 (9). – С. 168–170.

10. Комарова И.И. Транспортно-логистические кластеры как механизм развития транспортных коридоров // Современные производственные силы. – 2014. – № 2. – С. 44–50.